Loco revue

Décembre '69

N° 301

" Spécial Noël "

La revue des modélistes et amateurs de chemins de fer

Le réseau de l'AMFL à Lyon
Le département Jouef électronique
Le château de Paizon-les-Brusselles
Block automatique transistorisé homogène
La V 160 Rivarossi en O

FRANCE 5,00 F
ÉTRANGER 5,50 F

Loco-Revue N° 301 - Décembre 1969 - 32e année

TABLE DES MATIÈRES

32e année - 1969

LES CHEMINS DE FER RÉELS	N°	Pages
Les chemins de fer du Jura (Suisse)	291	12
Le dernier train du Vivarais	291	23
Les transports de la poste par le rail	291	25
La Foulletourte des tramways du Mans	292	70
La rame Talgo à écartement variable	292	75
La fin des Pacific en France	293	150
L'origine des locomotives électriques de la ligne Culoz-Modane	294	182
La fin des 141 E et F	294	190
Pithiviers AN IV	295	238
Les transmissions de mouvement sur les locomotives électriques	295	241
	296	298
	297	366
Le chemin de fer touristique du Blonay-Chamby	296	286
Effectif des locomotives vapeur encore en service au 31 mai 1969	296	313
Le tramway du Mont-Blanc	297	338
Après la fermeture du Vivarais	297	368
Le chemin de fer du Vivarais ressuscité.	298	396
Les chemins de fer vicinaux autour de Bruxelles	299	442
Où en sont les chemins de fer bretons ?	299	470
Sursis pour une voie ferrée des Landes	300	510

LES RÉSEAUX MODÈLES		
Le réseau Cabrissois en O	292	72
Les réseaux de l'AFAC six mois après l'incendie	292	93
Discussion autour du réseau technique de M. Chenevez	294	186
Un très gros train miniature à Lyon	295	246
Un réseau HOe complet sur un tiers de mètre carré	296	289
Le réseau du Museon di Rodo en O	298	392
Le réseau itinérant de la Féerie du rail en HO	299	447
Originalités d'un réseau en O	300	498
Le réseau de l'AMFL en gare des Brotteaux à Lyon	301	552

REPORTAGES		
Le 3e salon du Bricolage à Paris	291	38
Les nouveautés probables au salon du Jouet	292	99
Le salon de Paris et la foire de Nuremberg	293	124
La foire de Nuremberg en photos	294	192
Exposition ferroviaire au Printemps-Nation	294	216
Coup d'œil sur la foire de Leipzig	295	254
Le congrès 1969 de la FFMF	296	295
Exposition des modèles de l'Association Lorraine	297	344
RTL : les plus beaux jouets du monde	298	414
	301	587
Le XVIe congrès Morop à Stuttgart	300	516
Linn H. Westcott à Paris	300	496

MODÉLISME		
Le développement du N et de ses normes.	291	24
Qu'est-ce que l'EurOsystem ?	291	36
Construction d'une 141 R fonctionnant réellement à la vapeur, au 1/20	292	89
	295	247
	296	302
	298	397
	299	466
	300	502
	301	584
Coup d'œil chez les modélistes	298	404
Je réalise mes rails de contact	293	152
Nouveau micro-écartement : voie de 0,60 au 1/87	295	250
Le décor du réseau modèle : haies, murs et clôtures	296	309
Le décor du réseau mod. : terrains divers	297	371
Wagon brosseur de rails	297	351
Construction d'un pont tournant automatique à présélection	300	521
Le château de Paizon-lès-Brusselles	301	565
Les transmissions de mouvement sur les locomotives électriques au 1/43	300-301	527-580

ESSAIS ET PERFORMANCES		
Les BB polycourant de la DB et leurs reproductions en HO	292	76
La Casey Jones Rivarossi en O	296	306
Les 141 R à l'échelle du HO	297	361
Le "Mustang noir" de Fleischmann au 1/160	300	504
En O : la BB V.160 de la DB et la voie Rivarossi	301	588

ÉLECTRICITÉ-ÉLECTRONIQUE		
La commande électronique Jouef	291	17
Réalisation de modules amplificateurs pour télécommande Jouef	292	80
Le traitement des essieux par graphitage.	294	210
Pulseur pour manœuvres	294	214
Le DOV, retour sur sa définition	296	311
A propos du 2 rails et du 3 rails	298	400
Nouveautés en commande centralisée	299	453
Les "STARE" : sources de traction à régulation électronique	300	506
Le "BATH" : block automatique transistorisé homogène	301	569
Le département Jouef électronique (essai du monobloc)	301	559

DIVERS		
Liste récapitulative des clubs français et étrangers de modélisme ferroviaire.	291	45
Table des matières 1968	291	48

Concours **Loco-Revue** 1969	297	343
Un petit concours **Loco-Revue**	299	465
Résultats du concours **Loco-Revue** 1969 .	301	586

MODEL SHOPPING

Cette rubrique dont nous extrayons ici les pièces les plus notoires paraît régulièrement chaque mois dans notre revue.

France-Trains, voiture Est de la série Ty en HO	291	40
Lilliput, la 230-715 du PO Midi HO	291	42
HOrnby-acHO, la 030 TU	292	94
Au Pullman : BB 63 500	295	260
France-Trains, voitures à portières latérales HO	295	263
Jouef, la 72 000 en HO	296	316
Pocher/Rivarossi, la Casey Jones en HO.	296	316
Arnold-rapido, la CC 7101 et la 231 DR 01 177 en N	296	317
Clarel, la 150 Z SNCF en HO	297	374
France-Trains, voitures OCEM, HO	298	418
Märklin, matériel en écart. I	300	524
Jouef électronique, signaux block-system.	300	525

LE PLAN DU MOIS

Wagon surbaissé Uai 21 87 92 900 10 ..	291	34
Autorail VH X 2001 à 2336	292	83
030 TA Ouest	293	154
Wagon tombereau du réseau breton ULf.	294	212
230 F Est et AL	295	255
4-6-0 "Casey Jones"	296	308
230 T du réseau breton	297	353
230 K Est	298	411
Wagon trémie à bogies et à couvercle..	299	461
020 + 020 E 401 à 407 du réseau breton	300	511
Voiture mixte seconde classe/fourgon B⁴ Dd métallisé Sud-Est (transformation de B⁸ métallisée PLM, 1er type)	301	574

CATALOGUE DES MODÈLES RÉDUITS FERROVIAIRES FRANÇAIS A L'ÉCHELLE DU HO

Rossi, voitures voyageurs	291	29
VB, wagons grues	292	85
SMCF, voitures voyageurs	294	199
Qui êtes-vous, Monsieur Collard ?	295	251
PMP, voitures voyageurs	297	355
JEP, voitures et wagons	298	407
TAB, les productions Gérard TAB	299	457

Librairie

HEADLIGHTS AND MARKERS
FANAL AVANT ET LANTERNE ROUGE

Ce recueil d'histoires ferroviaires vécues est dû aux éditeurs F.P. Donovan et R.S. Henry, qui ont su choisir et retenir les faits les plus savoureux d'événements survenus sur les chemins de fer des Etats-Unis, de 1880 à 1940. Fanal Avant et Lanterne Rouge relate donc des péripéties survenues sur des trains entre ces deux feux, soit sur la machine elle-même, soit sur ou dans le convoi.

Un livre anecdotique de 396 pages, cartonné sous jacquette couleur, franco aux Editions LOCO-REVUE contre **48,00 F** (langue anglaise).

RAILS TO THE RISING SUN
DES RAILS VERS LE SOLEIL LEVANT ou
LES CHEMINS DE FER SECONDAIRES AU JAPON

Cet ouvrage, dû à la plume de M. Charles S. Small, donne des descriptions captivantes d'une quantité de lignes secondaires, lesquelles sont légions au Japon, bien souvent archaïques, d'un kilométrage restreint. L'auteur a su donner à son texte un intérêt particulier tenant compte non seulement de l'intérêt ferroviaire, mais aussi du comportement des voyageurs, de leur façon de vivre, agrémenté de nombreux détails d'ordre touristique ou folklorique.

Sous couverture cartonnée avec jacquette couleur, comprenant 135 pages copieusement illustrées au format 215 × 280.

En vente aux Editions LOCO-REVUE, au prix de **55,00 F.** (Langue anglaise.)

THE AMERICAN STEAM LOCOMOTIVE
LA LOCOMOTIVE À VAPEUR AMÉRICAINE

Ce très intéressant ouvrage sur l'évolution de la machine à vapeur aux Etats-Unis est dû à la plume de M. Fr. Swengel qui, de toute sa vie, a été un admirateur enthousiaste des locomotives à vapeur.

Mécanicien de son état, il a pu, durant trente années d'expérience, amasser sur le vif, une immense documentation qui lui a permis de donner en ce volume un historique très complet et la description de cent vingt types de locomotives USA, de 1870 à nos jours, illustré de 240 photographies.

Un fort bel ouvrage cartonné de 267 pages, au format 215 × 275, sous jacquette couleur.

En vente aux Editions LOCO-REVUE, franco contre **88,00 F.**

(**N.B.** — Le lecteur ne trouvera toutefois pas dans cet ouvrage de diagrammes ni de plans concernant les machines décrites. Pour les amateurs désireux de les avoir, nous les référons à l'ouvrage **Model Railroader Cyclopédia,** édité par Kalmbach).

THE RAILROAD CABOOSE alias
LE FOURGON DE QUEUE

Le Caboose, cher aux cheminots américains, est pour nous, Français, le vulgaire fourgon de queue, mais étant donné les distances parcourues aux USA, le Caboose est devenu un véritable bureau-réfectoire, dortoir ambulant, nanti des derniers perfectionnements, tels que téléphone, radio, etc. M. William F. Knapke, auteur de ce fort intéressant ouvrage, retrace l'historique, la légende et l'évolution de cent années de ce matériel si attachant, la vie à son bord et les travaux multiples des chefs de trains et convoyeurs. Un fort beau volume sous couverture cartonnée de 237 pages, au format 135 × 215 avec 165 illustrations.

Franco aux Editions LOCO-REVUE contre **58,00 F** (langue anglaise).

TRAINS WRECKS
ACCIDENTS DE CHEMINS DE FER

Cet album, dû à M. Robert C. Reed, est un recueil de photographies illustrant les principaux accidents ferroviaires s'étant produits depuis l'origine des chemins de fer jusqu'à nos jours. Classés par chapitre, le lecteur trouvera un rapport concis et sélectionné des accidents : collisions, déraillements, ponts coupés, télescopages, incendies, explosions de chaudières, etc.

Un volume cartonné au format 210 × 270 sous jacquette couleur, comprenant 183 pages et environ 250 photographies.

Franco aux Editions LOCO-REVUE : **85,00 F.**

BAHNHOFE EUROPAS (**Gares de l'Europe,** leur histoire, architecture et technique), par M. Kubinszky, aux éditions FRANCKH, Stuttgart.

Après avoir retracé l'évolution dans la conception et la construction des gares sur le plan architectural, cet intéressant

LOCO revue

N° 301
Décembre '69
32e année

LA PREMIERE REVUE FRANCAISE DES MODELISTES
ET AMATEURS DE CHEMINS DE FER

Fondée en 1937 par Jean Edmond FOURNEREAU
Directeur et Rédacteur : Jean FOURNEREAU Fils

FERPRESS

SOMMAIRE

	Page
Le réseau de l'AMFL en gare des Brotteaux à Lyon	552
Le département Jouef-électronique, essais du Monobloc	559
Le château de Paizon-les-Brusselles en HO	565
Le BATH (Block Automatique Transistorisé Homogène)	569
Le plan du mois : Voiture mixte 2e classe/fourgon B4 Dd (au 1/43)	574
Les transmissions de mouvement sur les locomotives électriques (application au 1/43)	580
Construction d'une 141.R au 1/20	584
Résultats du concours 1969	586
La V 160 et la voie Rivarossi en O	588
Model shopping	592
Table des matières 1969	597

Dans notre prochain numéro

L'exposition R.T.L. "Les plus beaux jouets du monde" au Bourget. — Le réseau de style U.S.A. en HO de Claude Bolling. — Construction d'un pont tournant automatique (suite du N° 300). — Les transmissions de mouvement sur les locomotives électriques. — Construction d'une 141.R au 1/20. — Les teintes du matériel S.N.C.F.

NOTRE COUVERTURE

Connaissez-vous l' "U.I.Cat" de Märklin? Le petit chat mascotte de Loco-Revue semble en tout cas apprécier le roulement confortable de ce tombereau type unifié 0 mm 55 de la DB (échelle I).

Cliché Loco-Revue.

CHANGEMENT D'ADRESSE

Pour toute modification d'adresse prière de joindre avec la dernière bande 0,90 F en timbres poste. L'échéance d'abonnement est indiquée à droite et en haut du cliché d'adresse.

Administration - Rédaction - Publicité - Abonnements :
Editions LOCO-REVUE, Boite postale 9 - 56 AURAY
R. C. Lorient 66 A 182 - C.C.P. France : 2081-39 Paris, Belgique 6000-32 Bruxelles.

Tél. : 65 AURAY

Tarif abonnement (11 numéros, Loco-Revue ne paraît pas en Août)
FRANCE : 40,00 F — Etranger 45,00 F ou valeur équivalente en devises.
Supplément pour emballage cartonné : 2,00 F.

ET N'OUBLIEZ PAS, LOCO-REVUE EST EN VENTE DANS TOUS LES MAGASINS SPÉCIALISÉS, LES BIBLIOTHÈQUES DE GARE ET MÊME DES AÉROGARES

TEXTES et CLICHÉS : tous droits réservés. Les articles publiés n'engagent que la responsabilité de leur auteur. Les manuscrits non insérés ne sont pas rendus.
Les insertions publicitaires publiées n'impliquent nullement l'engagement de la revue de recevoir toutes les annonces qui lui seraient soumises. Le contrat de publicité n'est pas réalisé sur la seule sollicitation de l'annonceur, mais par l'acceptation du journal qui conserve l'entière liberté d'y donner ou de n'y pas donner suite sans avoir à fournir motifs ou justifications.

Le château de Paizon - les - Brusselles

au 1/87

L'angle Sud-Est du corps de bâtiment habité et le pont de pierre, seul accès au château.

par A. P. SOROT

Clichés Ph. FRANÇOIS

Le château de Paizon-les-Brusselles, que nous présentons aujourd'hui, est dû au talent d'un artiste peintre niçois, M. Sorot, qui a trouvé dans le modélisme ferroviaire le moyen d'extérioriser son amour du pittoresque. Nous souhaitons que son exemple incite de nombreux amateurs à réaliser eux-mêmes intégralement la décoration de leur réseau, car c'est incontestablement à cette condition que le modéliste pourra le mieux marquer son œuvre de sa personnalité.

Mais il ne s'agit pas, bien entendu, de copier M. Sorot et, si nous donnons le plan du château de Paizon-les-Brusselles, c'est uniquement pour mieux permettre d'assimiler la topographie des lieux et de situer les photographies illustrant le texte.

Nous signalons à tous les amateurs désireux de posséder sur leur réseau quelques belles pièces originales, que M. Sorot peut les leur réaliser à partir de photos, dessins, visites sur place (ou même rien du tout), pour les échelles HO et N.

Laissons maintenant la parole au créateur de ce remarquable château au 1/87.

Il me paraît évident que, dans tout réseau assez conséquent, qu'il soit à décor de colline ou même en plaine, il faille un château, trônant un peu en hauteur, comme dans la réalité.

Futur propriétaire d'une villa, j'avais dessiné un grand réseau HO. Influencé par Feery-land, décrit dans **Loco-Revue** n° 219, et d'autres réalisations grandioses, il me semblait que tout ce que je pourrais faire serait bien trop mesquin... Des tas de jolies choses trottaient dans mon esprit : des passages en remblai, en déblai, des ponts, des viaducs, des tunnels aux entrées architecturales, de longs rubans de rails sinueux à flanc de montagne... tout un petit monde bien à moi, plein de rêve et de poésie.

La villa resta en projet et le temps qui passait ne l'ayant point rapprochée, je dus me contenter d'un espace qui me parut ridicule : 2,50 m × 1,20 m ! Et, là encore, les difficultés de caser mon plateau, les orageuses « explications » avec ma femme firent que, pour ne pas briser un foyer (presque parfait), j'abandonnai mon projet.

Cependant, comme aucun vaccin ne guérit (heureusement) du virus ferroviaire, j'envisage à présent un réseau en N, et je vous assure que cette fois-ci !...

J'avais réalisé, pour le HO, deux superbes gares, une cathédrale — je voyais grand (et haut) —, une foire aux attractions complète, un village entier aux maisons de style vieillot, si joli dans un réseau accordé au bon vieux temps, de belles entrées de tunnels inspirées d'ouvrages existants, des signaux à cocardes mobiles, des ateliers, des dépôts, etc., etc. Et puis ce château de Paizon-les-Brusselles, du village de même nom, dont je vais vous parler aujourd'hui.

Je l'ai construit sur un socle en contre-plaqué de 5 mm, d'environ 50 × 60 cm, campé sur un massif rocheux très découpé et même tourmenté. Sans avoir fait aucun plan, j'ai

suivi uniquement ma fantaisie et aussi de vieux souvenirs, ce qui en fait une pièce unique. D'ailleurs, je vais vous dire « très modestement » que, chaque fois que je le sors de son armoire, je le trouve plus chouette...

Sa réalisation ne présente pas de bien grandes difficultés, mais, pour en arriver à bout, il faut, quand même, une bonne dose d'enthousiasme et de patience, qualités qui ne vous font, certes, pas défaut.

Partir de ce critère : faire VRAI, se rapprocher le plus possible de la nature, maître incontestable, bien qu'aujourd'hui contesté. Dans cette orientation on doit arriver à faire de belles choses.

Destiné à être vu sous toutes ses faces, le château est soigné de tous côtés ; on peut, bien entendu, le placer dans un angle, mais ce serait dommage. C'est une construction de style . Elle en a d'ailleurs beaucoup, mais ce n'est pas ma faute si elle a subi les injures du temps (et des humains) et si elle fut souvent restaurée...

Au nord, ayant résisté à tout, la grande tour flanquée d'une échauguette et d'une tour de guet : un donjon, en quelque sorte, avec ses mâchicoulis, sa vieille horloge illuminée la nuit et son paratonnerre dont le câble va se perdre dans le sol.

A gauche, le corps de bâtiment central, aujourd'hui habité par les châtelains qui ont abandonné l'aile ouest à demi en ruine, sûrement faute de moyens...

On arrive au château en traversant, comme il se doit, un pont rustique fortement marqué par l'érosion (ce pont est prévu pour le passage en-dessous de deux voies ferrées ou d'une route).

Un véritable lampadaire — auquel le courant (12 V) arrive par des fils sur des poteaux de l'EDF — éclaire vaguement le chemin en pente.

Au pied de la tour, un ex-voto à l'italienne près d'un éboulis rocheux. Le chemin, contournant par l'ouest, arrive à un portique surmonté d'un blason ; les deux grilles sont mobiles et flanquées de la cloche d'appel pour les visiteurs.

Remarquez, en passant, le chemin creusé d'ornières, car le fermier monte souvent avec sa vieille charette. Le châtelain, lui, a une Rosengart (vous vous souvenez ?), mais, comme le tournant du pont lui donne le vertige, il ne sort presque jamais...

Pourtant, il y a un mur qui empêche les étourdis de passer par-dessus bord.

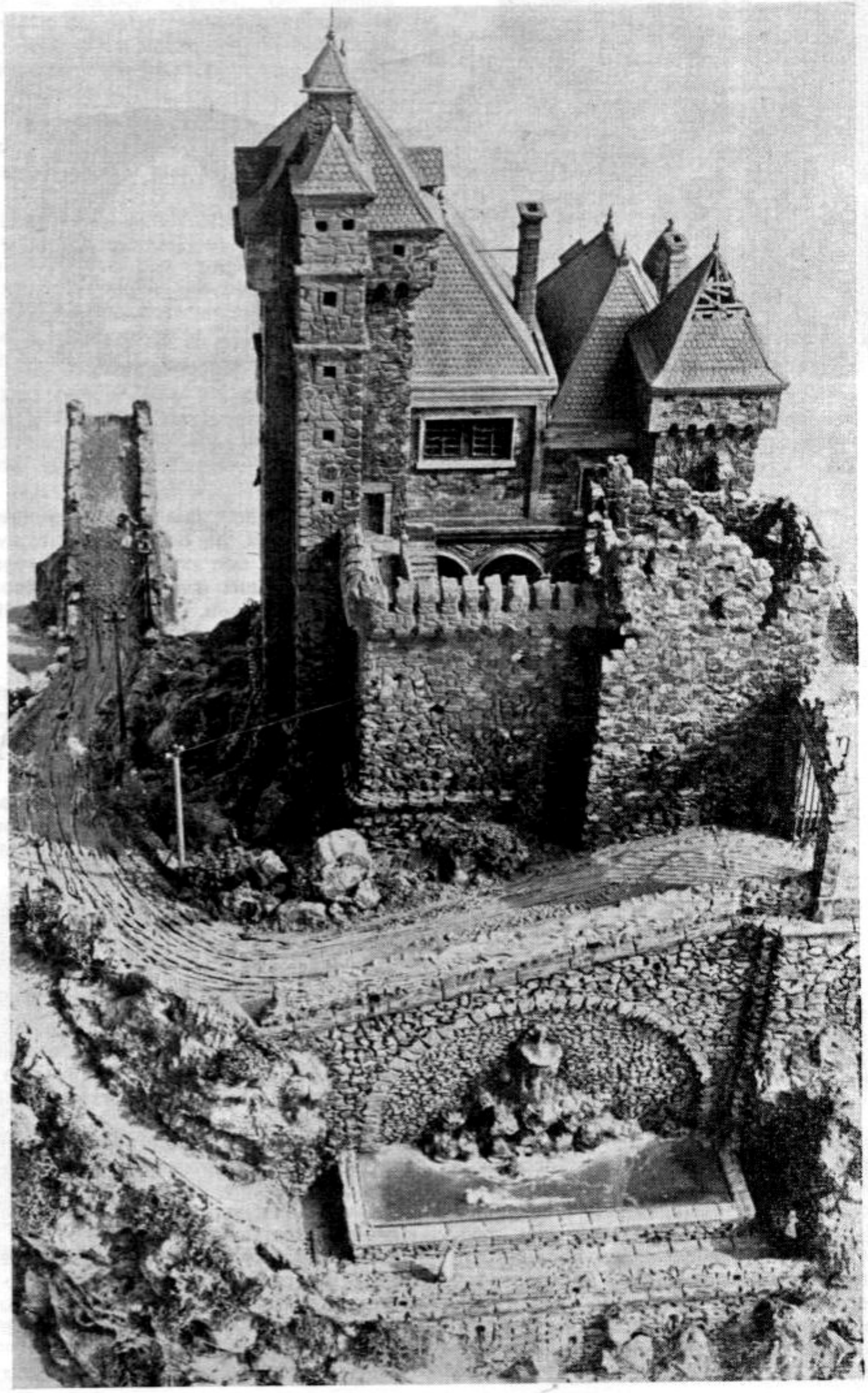
En contre-bas, un superbe bassin. A sa droite, l'étable creusée dans le roc.

Franchissons donc le portique : nous voici sur un glacis à demi pavé, où se trouve l'entrée principale : une grande porte aux battants bardés de gros clous. Là, nous trouvons un autre lampadaire. Admirez le relief des pierres parfaitement imité ! (Mais quel boulot !)

Voici la petite tour dont le toit a bien besoin d'être refait. Et la statue en pied de Népomucène de Brusselles, vénéré aïeul, héros des guerres d'antan, à l'ombre de laquelle M. le Curé lit son bréviaire.

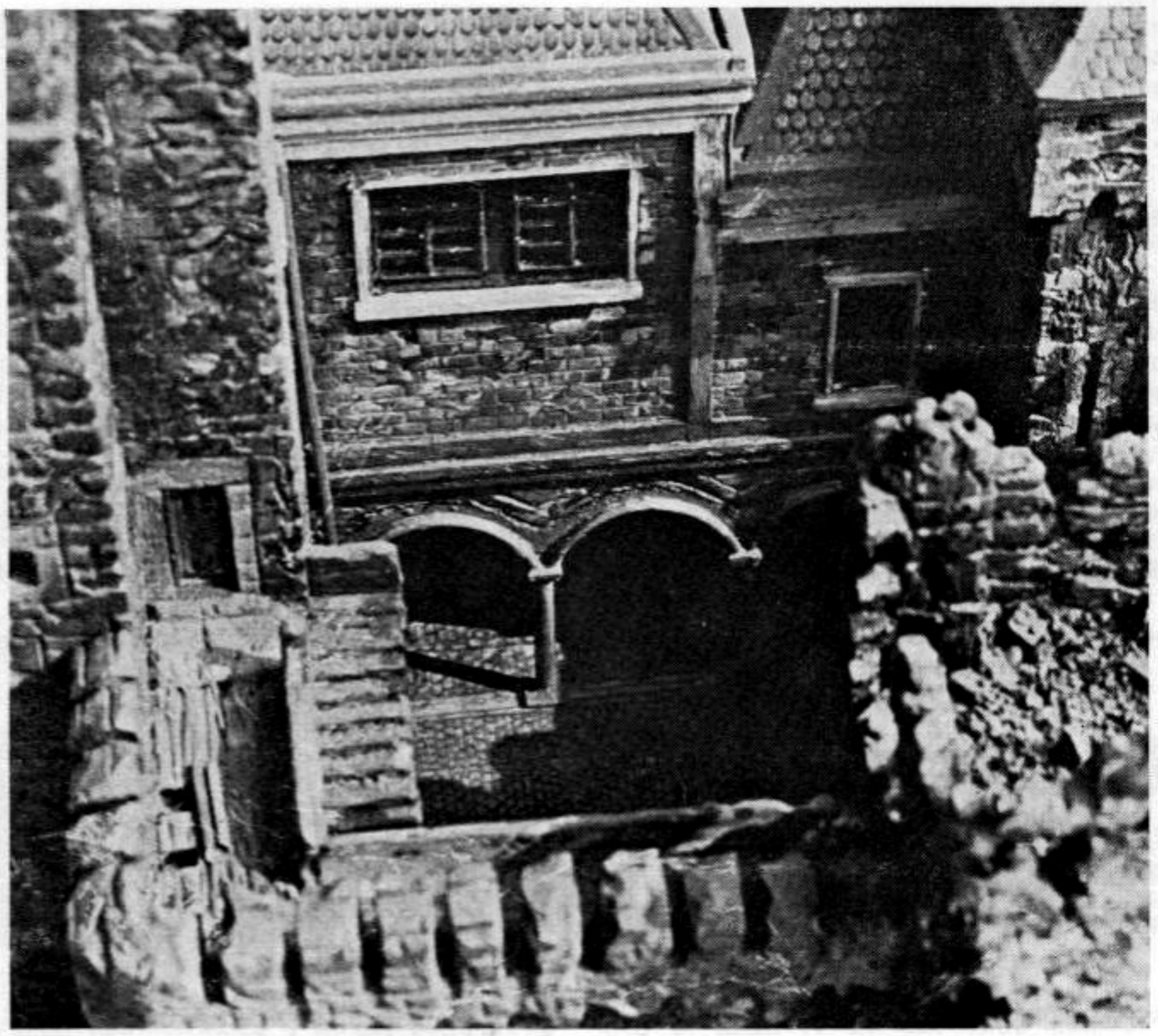
Des petits détails améliorent le cachet de l'ensemble : boîte aux lettres, bancs, bornes pare-chocs, tuyaux de gouttières, etc. Il y a des carreaux aux fenêtres, bien entendu, et, dans le corps intérieur, des vitraux de couleur, illuminés la nuit.

Le côté le plus agréable est au sud ; on lézarde volontiers sur les bancs dès le premier soleil de printemps, car l'hiver est rude à Paizon-les-Brusselles.



Côté Ouest : le bassin où se prélassent deux cygnes majestueux. Le chemin d'accès au château n a effectivement pas l'air très carrossable !

La cour intérieure avec ses vitraux illuminés la nuit.

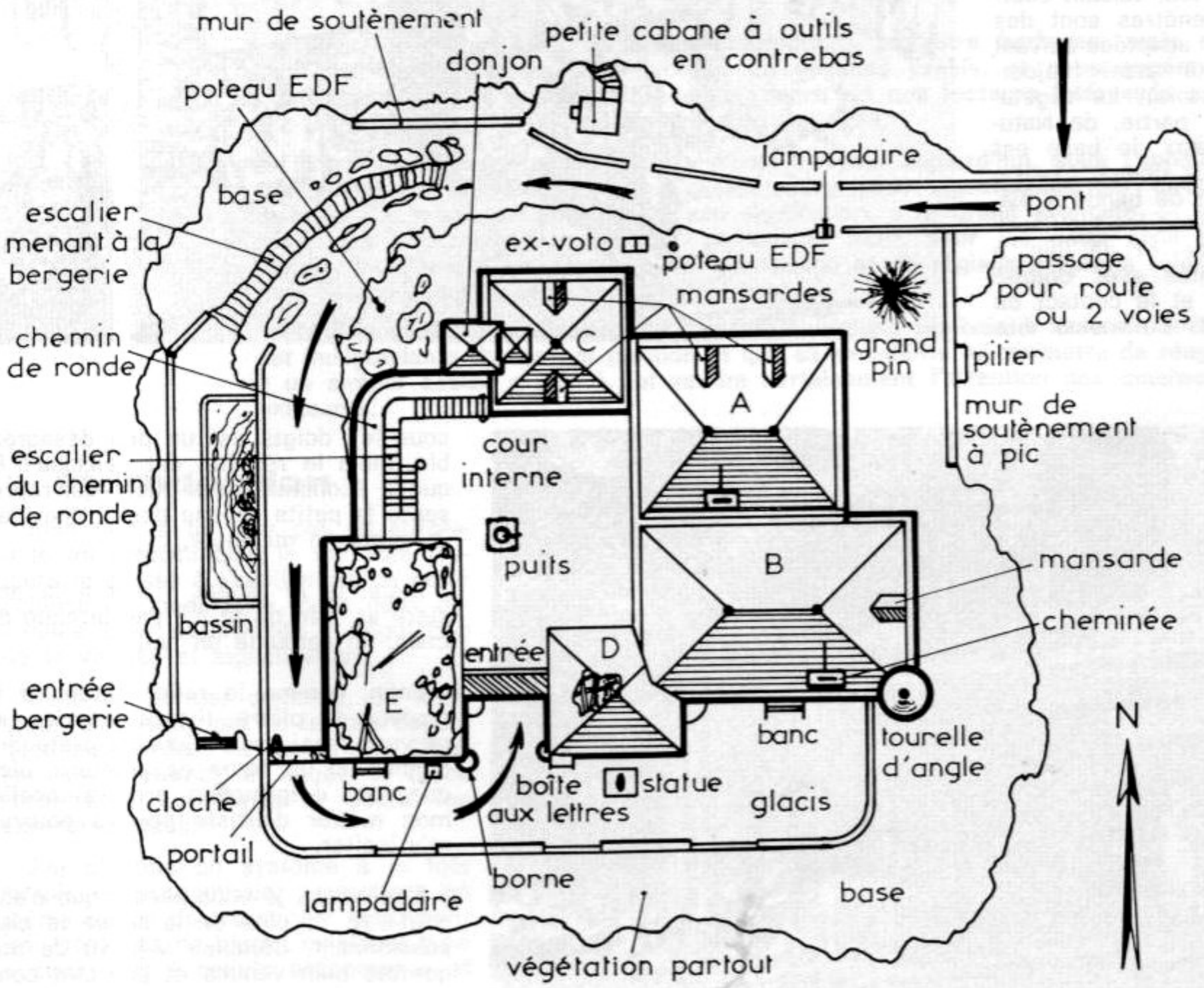


Les toits à pente raide indiquent la neige et les hautes cheminées ne cessent de fumer dès septembre et parfois jusqu'à mai.

Les visiteurs sont admis le dimanche ; ils accèdent par la porte cloutée à la cour intérieure, les enfants mal surveillés peuvent gravir le dangereux escalier du chemin de ronde ou courir sous les arcades. Le puits central est asséché depuis longtemps. Une porte est ouverte au bas de la tour en ruines qui sert d'écurie à Mélusine, la jument de Mademoiselle. J'ai soigné le détail même dans les endroits moins accessibles aux regards.

Partout, à l'extérieur surtout, l'érosion a fait son œuvre et c'est ici que j'attire votre attention sur le relief des murailles qui donne, incontestablement, à l'entière construction son cachet de réalité.

Du haut des murs jusqu'en bas, les pierres sont de plus en plus apparentes, le ciment a disparu, le mur est creusé, mangé par les intempéries, des pierres manquent...



Le plan du château sur le cadastre de Paizon-les-Brusselles.

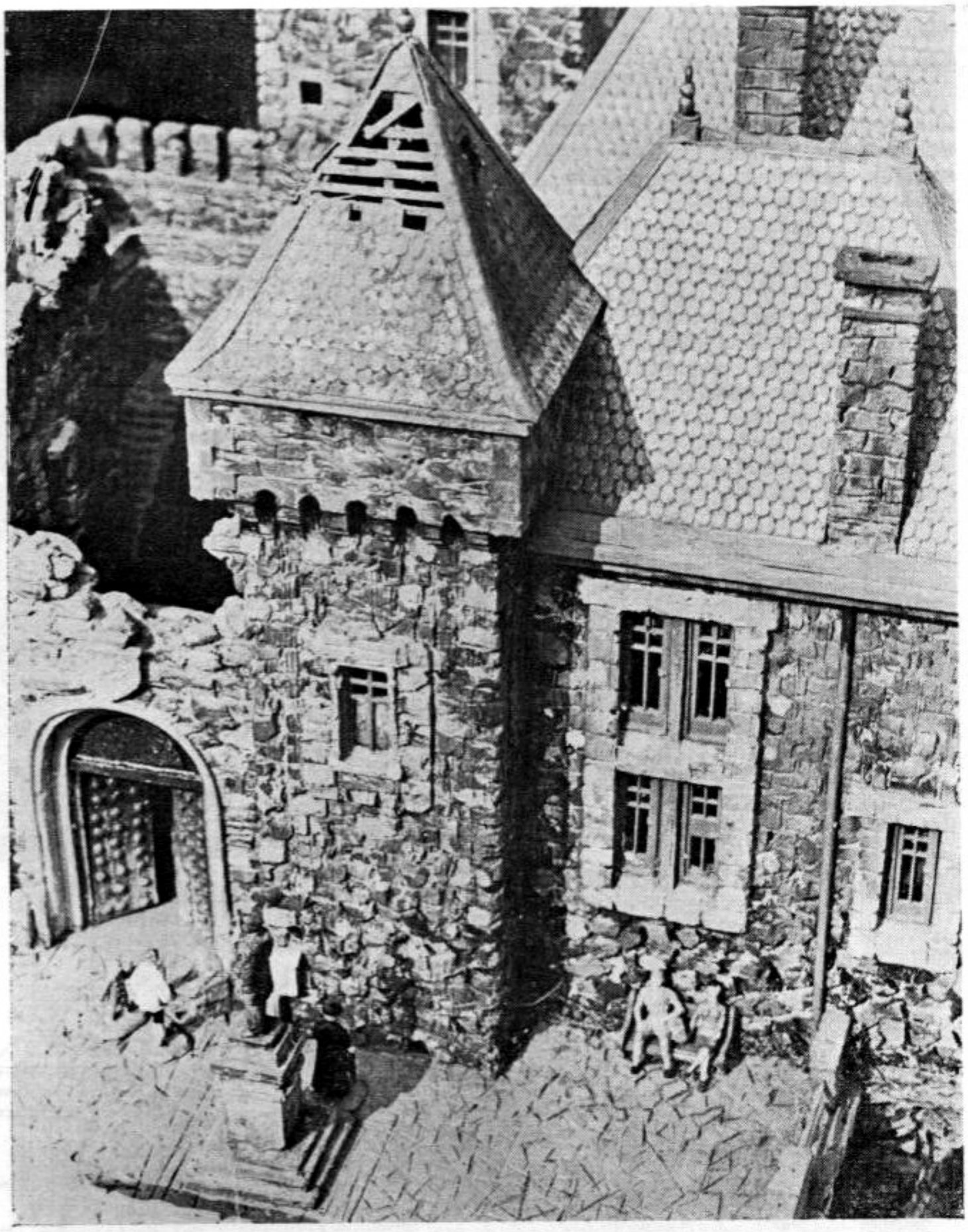
Détail de la petite tour (à réparer), du portail d'entrée et de la statue du glorieux aïeul au pied de laquelle Monsieur le Curé lit son bréviaire. Il fait bon se prélasser sur les bancs de ce côté du château exposé au Sud.

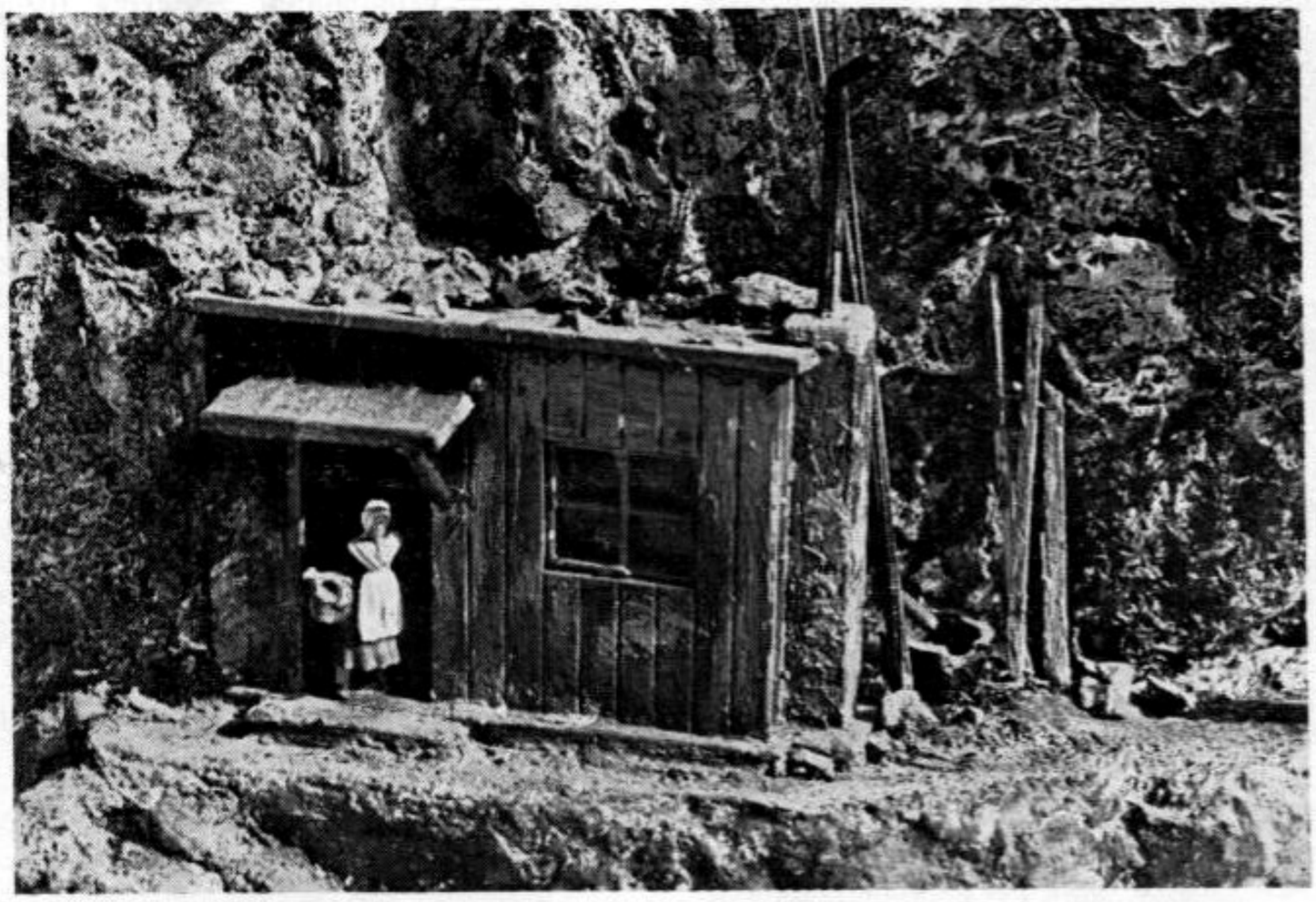
Voilà, certes, le plus difficile à réaliser. On m'a demandé si j'avais construit « pierre par pierre » ! Eh bien, non !

Tous les murs sont en balsa de 3 mm avec des épaisseurs ajoutées qui permettent de « travailler » le relief. De quelle manière ? Ici, je vais laisser votre perspicacité agir, car c'est mon secret... professionnel. Des amateurs avertis m'ont demandé des maquettes de ce genre, j'ai créé pour chacun des pièces uniques dont l'originalité consiste, justement, dans le procédé de fabrication, alors...

J'ai conservé jusqu'à présent le château de Paizon-les-Brusselles comme échantillon de mon travail. Il me paraît passionnant d'imaginer et de construire et, après chaque pièce réussie, j'avoue avoir un peu de mal à m'en séparer.

Encore un mot du château : les lampes sont des 12 V, mais je prolonge leur vie en ne leur faisant subir que 6 à 8 V. Les fenêtres sont des Faller ou des Vollmer adaptées suivant le besoin, des Batinor aussi (aujourd'hui disparues, je crois). La végétation est, en majeure partie, de Naturéal. Le massif rocheux de base est constitué de matériaux divers : balsa, chêne-liège et surtout de bande à plâtrer qui, à mon avis, vaut les meilleurs produits du commerce, et de loin, à condition d'être maniée avec doigté. On s'en met partout et le contact du plâtre qui durcit plus ou moins vite





sous les doigts est un peu désagréable, mais le résultat est sensass ! Et quelle économie ! (La photo qui représente la petite cabane donne une idée du réalisme du décor.)

Mais, je le répète : il y a la manière et, tant qu'on n'a pas le coup de main, on cafouille un peu !

Enfin, comme le relief obtenu a la couleur du plâtre, il faut colorier. Je ne vous ferai pas l'injure de prétendre donner ici un cours de peinture, bien que, par déformation professionnelle, mon métier d'artiste peintre pourrait m'y inciter.

Cependant, je vous assure que c'est, peut-être, le côté de la chose le plus passionnant. Combien ai-je vu de maquettes bien venues et pourtant com-

---

En contrebas, au Nord, la remise à outils.

plètement gâchées par une médiocre décoration !

Si vous me le permettez, je vous dirai encore que, là aussi, il convient de toujours s'inspirer de la réalité. N'est-ce point un travail reposant que la décoration, après celui de la construction ?

Cherchons à imiter ces belles roches qui semblent grises et sont, au contraire, composées de tant de couleurs, ces murs, ces toits, où une infinité de teintes se jouent sous le soleil. Pendant des jours je n'ai cessé de retoucher, de contraster mes teintes, c'est un jeu dont on ne se lasse jamais !

J'emploie de la gouache, mais aussi des restes de couleurs à l'huile sur la palette.

Certains grains de liège mêlés à de la sciure imitent très bien les cailloux et grosses pierres, mais il ne faut jamais négliger de donner à chaque chose une teinte en harmonie avec le tout.

Ah ! j'oubliais de vous dire que les lampadaires sont en laiton mince soudé et peint, les fils, réellement conducteurs de courant, sont obtenus en décortiquant un fil à brins multiples très fins.

Je demeure persuadé que le décor a, dans un réseau, une importance capitale. De même que j'exclus, autant que possible, de mes réalisations, le « moderne », auquel je reproche une absence totale de pittoresque, de caractère et d'âme (opinion qui n'engage que moi, mais les « fifty-agers » me comprendront).

Il y a tellement de beauté dans notre pays de France, ce merveilleux livre toujours ouvert de « leçons de choses », une telle diversité aussi de styles, où il n'y a qu'à puiser... et quel plaisir de faire revivre, avec le petit train, une époque sans doute révolue, mais chère au cœur de ceux qui écoutent la « radio de papa » et d'autres aussi... à travers l'épaisse fumée noire de ces merveilleuses machines que le progrès a rayées du présent, hélas ! trois fois hélas ! ■

L'ÉLECTRICITÉ (et l'électronique) AU SERVICE DU MODÉLISME

par P. CHENEVEZ

DOV, STARE *, BATH, voici des contractions peut-être barbares, mais en tout cas bien pratiques pour évoquer un système précis, et nous espérons qu'elles auront vite un sens familier à l'esprit de nos lecteurs intéressés par les techniques évoluées exposées dans Loco-Revue.

Notre collaborateur P. Chenevez nous présente aujourd'hui, sous l'appellation BATH, un nouveau montage de détection pour signalisation par circuit de voie. Ce montage, original par son application, a le grand avantage — s'il n'est pas directement compatible, comme le DOV, pour les deux sens de marche — d'être d'une simplicité de réalisation et de réglage propre à réhabiliter l'électronique auprès des plus réfractaires !

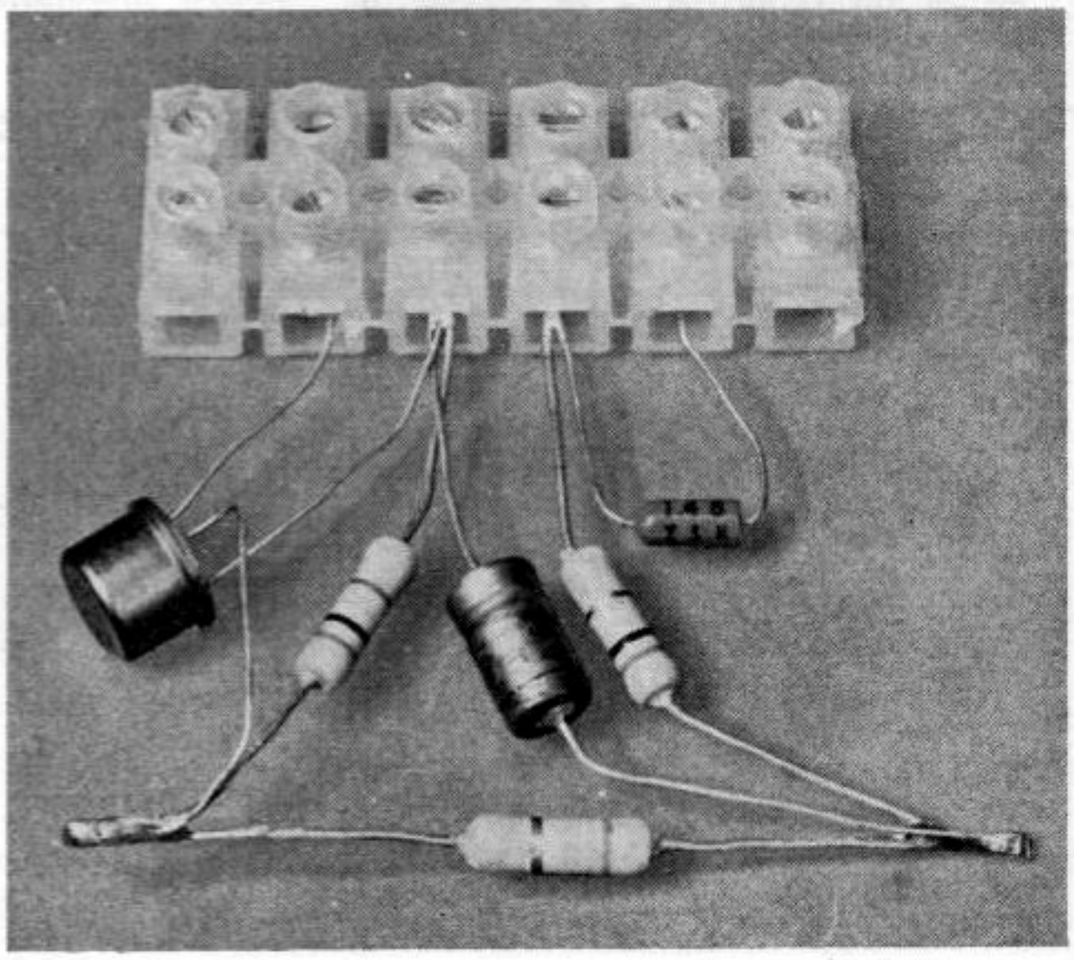
Le fait qu'une signalisation de block automatique réalisée à base de BATH est indépendante du courant traction et que sa sensibilité lui permette de réagir à un simple essieu graphité, lui vaudra certainement l'attention des amateurs exigeants.

1° Indroduction

Bien que je ne sois pas un spécialiste en électronique, je me suis toujours intéressé à l'application de cette science en modélisme, dans deux domaines bien déterminés : régulation de la vitesse et signalisation.

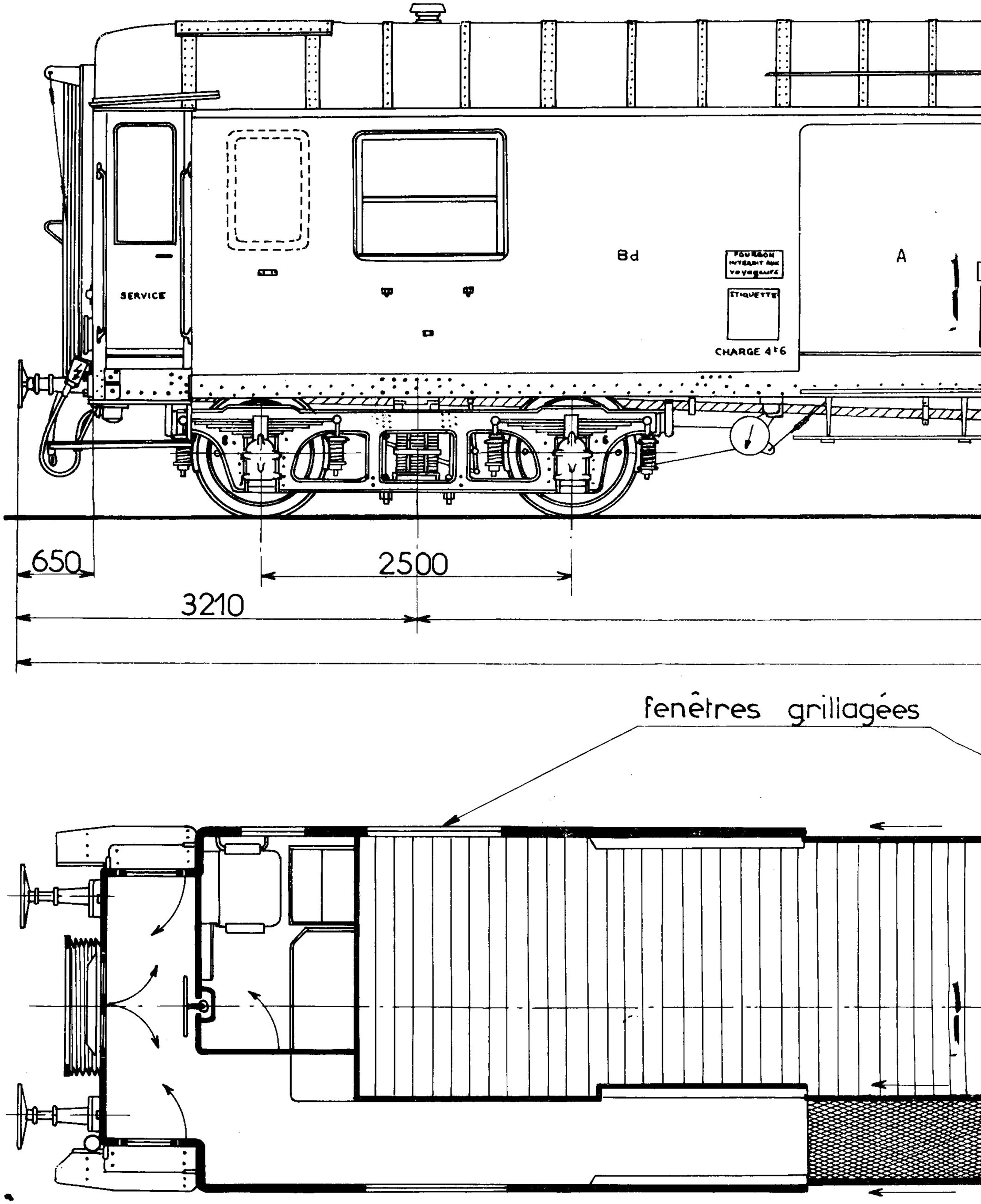
Dans ce dernier domaine, de nombreux dispositifs ont vu le jour depuis quelques années, notamment le DOV, les blocks Hornby et Jouef, le block Hirel, dont **Loco-Revue** a décrit les caractéristiques.

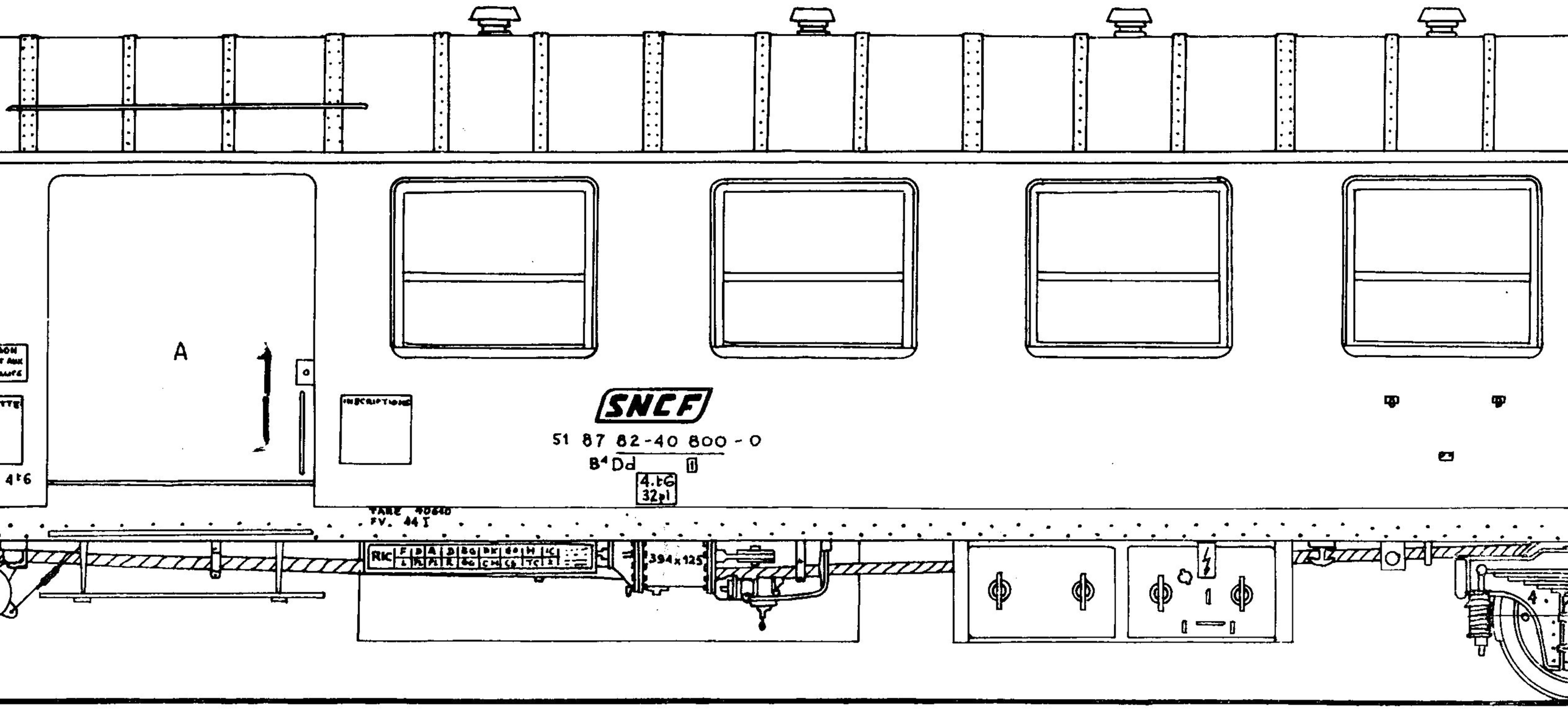
J'ai cherché un système à la fois simple et économique, permettant en même temps de transposer facilement les montages de blocks existants type « deux rails à cellule antiretour » et



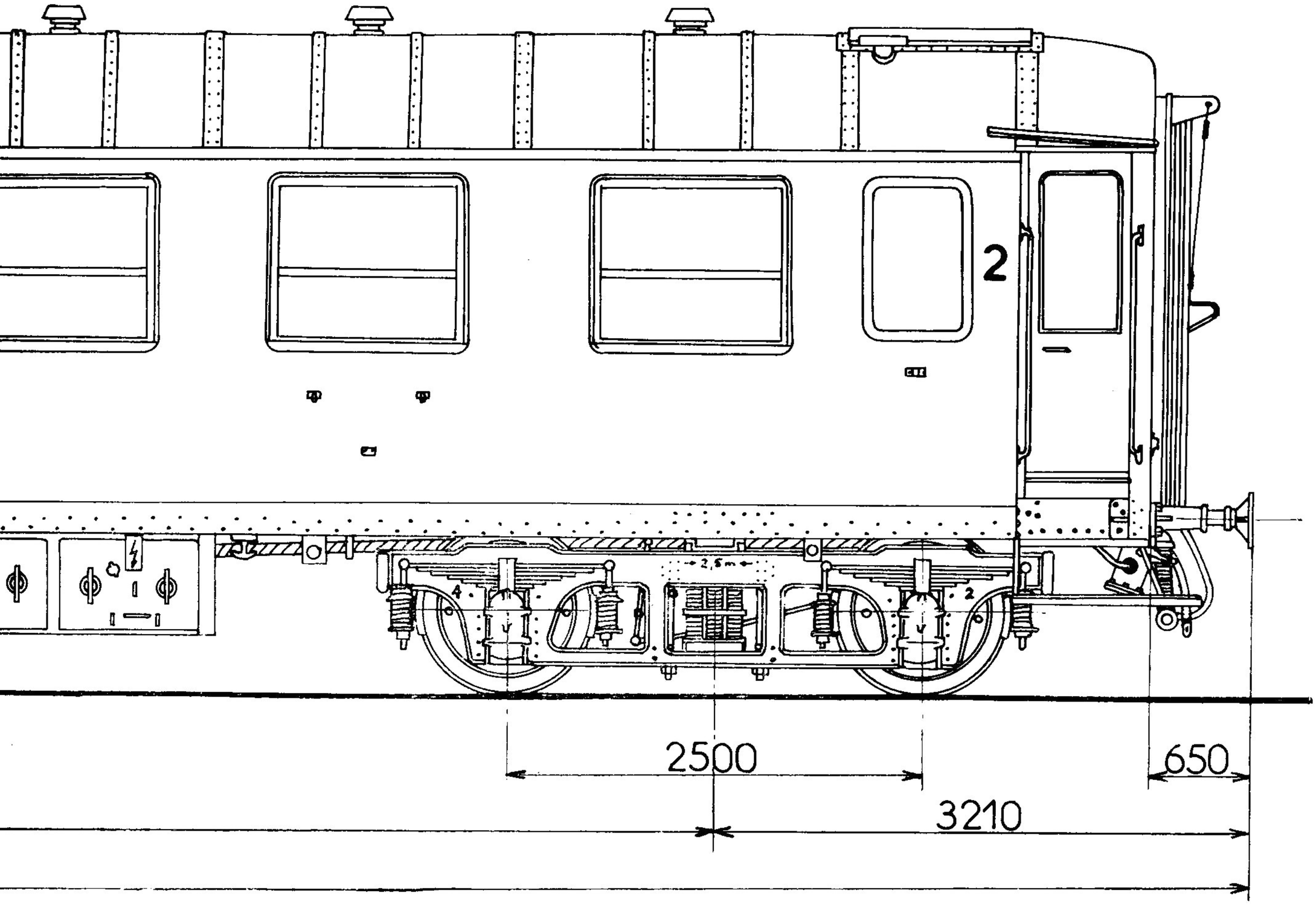
La simplicité de montage du BATH est mise en évidence par le cliché ci-contre (légèrement plus grand que nature).

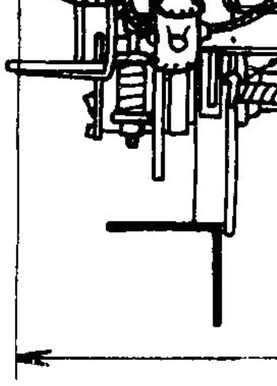
* Voir **Loco-Revue** n°s 273 (DOV) et 300 (STARE).

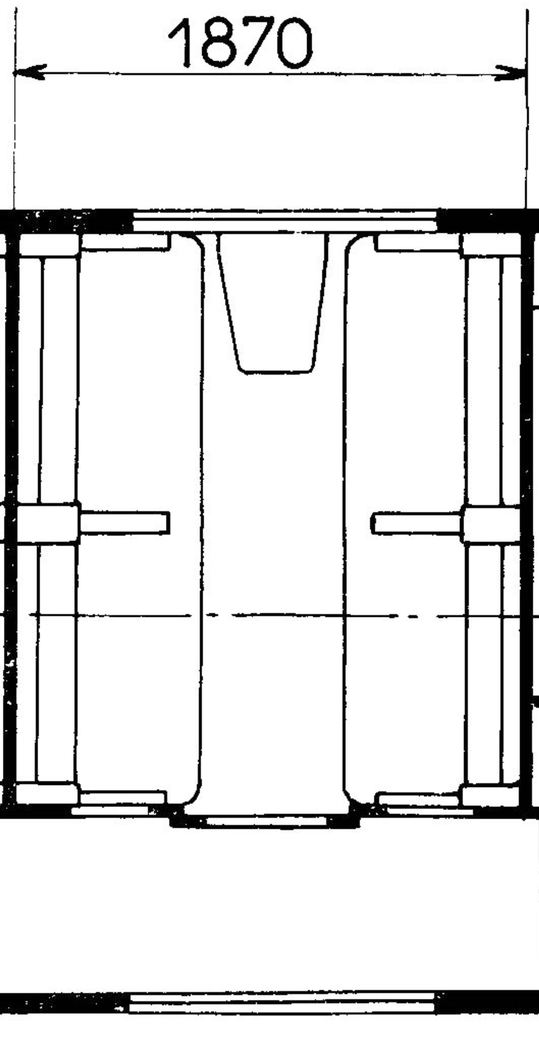

SERVICE
8d
FOURGON
RÉSERVÉ AUX
VOYAGEURS
ETIQUETTE
CHARGE 4 t 6
A
650
2500
3210
fenêtres grillagées

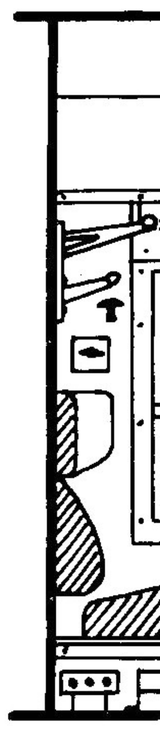


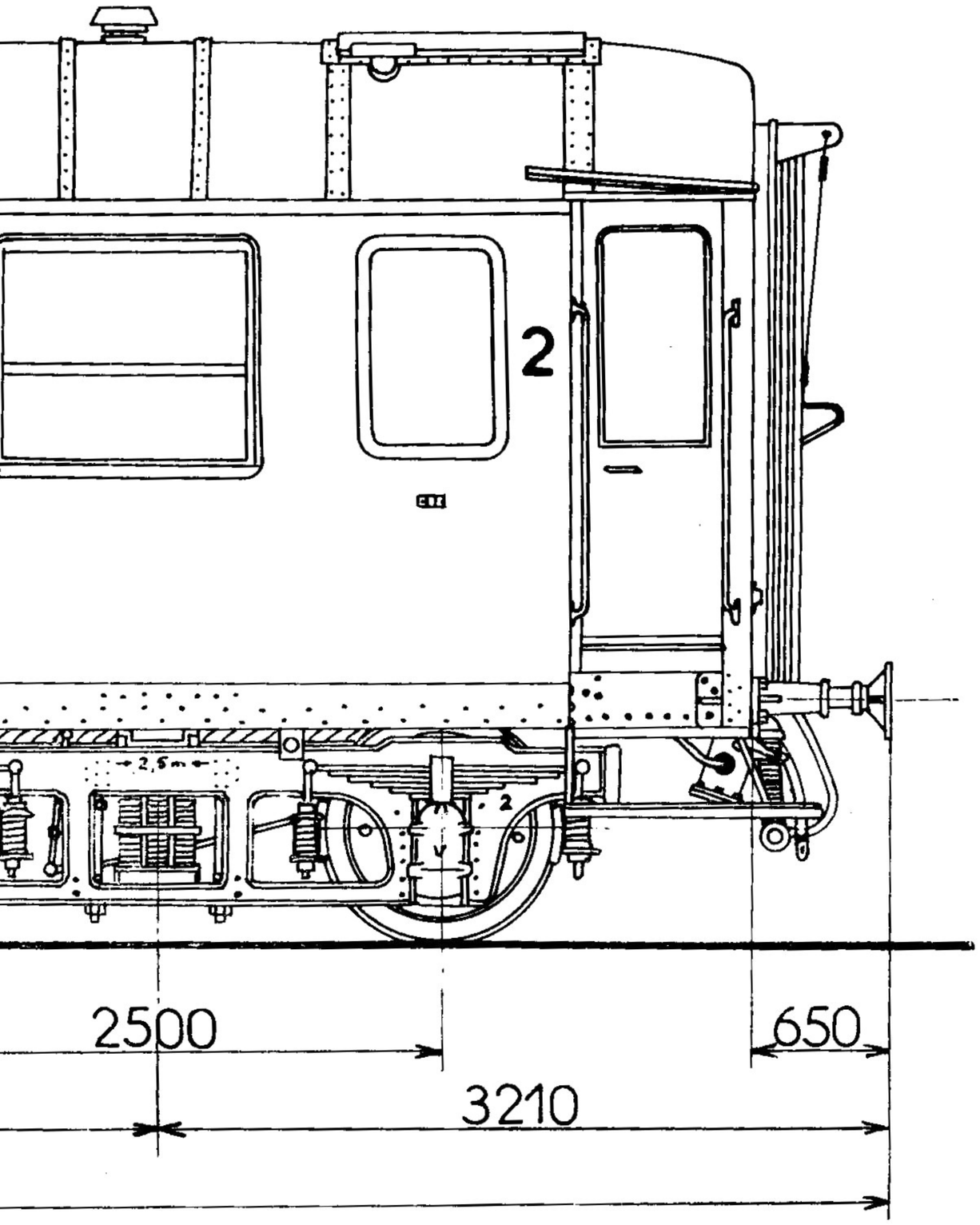
VUE N° 301 DECEMBRE 1969

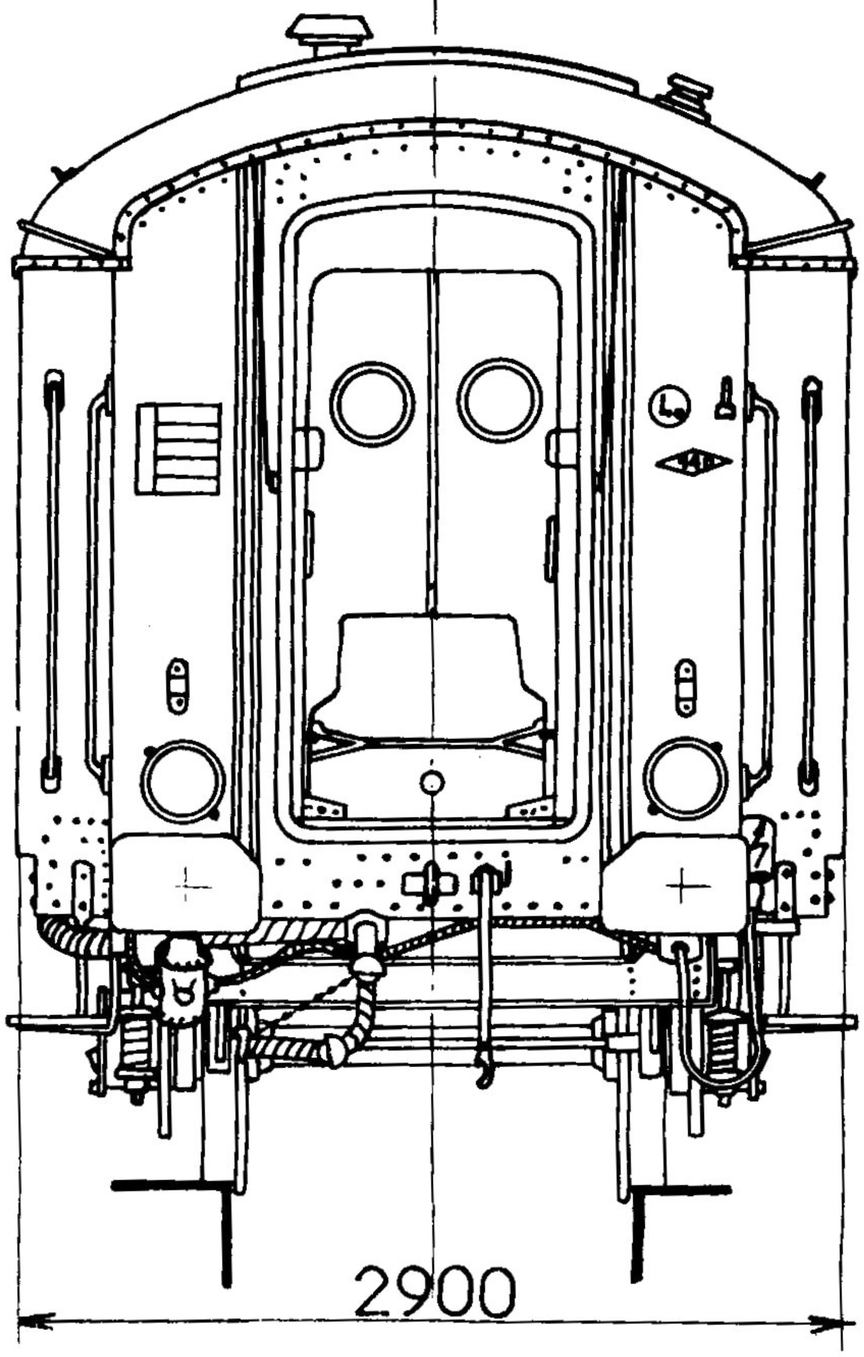

2
2,5m
4
2
2500
650
3210

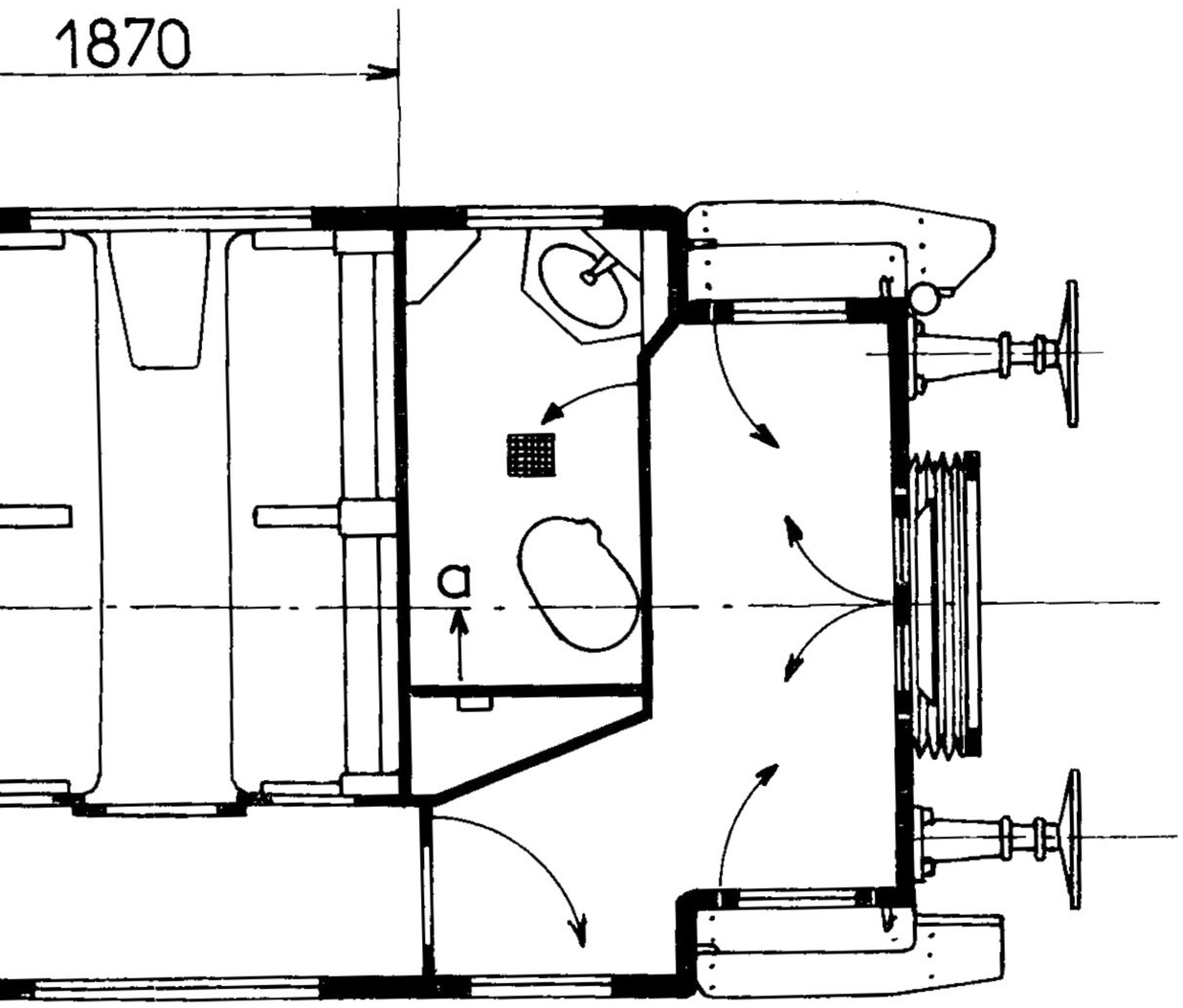



1870
a
a









coupe a